



ProjeCenter

www.ProjeCenter.ir

📷 | @projecenter

📍 | @projecenter_ir



...

کلاچ

قسمتهای مختلف کلاچ

این سیستم کلاچ خشک و بدون روغن کار می کند و تشکیل شده از صفحه کلاچ, دیسک کلاچ, بلبرینگ, فلاپویل و شافت.

1- صفحه کلاچ - تشکیل شده از دو صفحه فیبری که بعد از استلاک قابل تعویض است و بوسیله دنده هایی که در مرکز صفحه کلاچ می باشد با دنده های شافت کلاچ درگیر می شود. روی صفحه کلاچ 6 عدد فنر نصب شده که برای جلوگیری از ضربه هنگام حرکت می باشد, حداکثر ضخامت صفحه کلاچ $7/4$ میلیمتر می باشد.

2- دیسک کلاچ - تشکیل شده از یک صفحه فبری که کارش بطریقه دیافراگم و نوع آن خورشیدی می باشد.

3- بلبرینگ کلاچ - توسط دو شاخه کلاچ به دیسک فشار آورده و صفحه کلاچ را آزاد می کند. بلبرینگ کلاچ از نوع ضد نفوذ آب می باشد.

4- فلاپویل - توسط فلاپویل نیرو به صفحه کلاچ منتقل می شود و توسط پیچ مخصوص به ته میل لنگ نصب می شود و در هر دفعه باز و بستن فلاپویل پیچها بایستی تعویض شود. فلاپویل را می توان تا یک میلیمتر تراش داد.

5- شافت کلاچ: توسط صفحه کلاچ نیرو به شافت کلاچ منتقل می شود. قسمت جلوی شافت کلاچ در بوش کار می کند و این بوش در انتهای میل لنگ قرار دارد.

برای پیاده کردن کلاچ برای تعمیر باید اول پلوسها را باز کرده و بعد گیر بکس را از روی ماشین پیاده کنیم. سپس دیسک کلاچ را که با 6 پیچ روی فلاپویل بسته شده پیاده می کنیم و بعد برای تعویض کاسه نمد شافت اگر روغن ریزی داشت آچار مخصوص موجود است بشماره فنی Bvi 488 که در موقع درآوردن کلاچ از روی گیر بکس آنرا روی شافت قرار داده تا کاسه نمد به دنده های شافت گیر نکند و از بین برود و برای جازدن کاسه نمد دیگر از این آچار موجود است بعد از تعویض کاسه نمد پوسته کلاچ را روی گیر بکس بسته و بعد از تعمیر کلاچ گیر بکس را روی موتور سوار می کنیم.

توضیح: برای سوار کردن صفحه کلاچ و دیسک در جای خود به عرض شافت آچار مخصوص موجود است بشماره فنی Emg 319 که در داخل صفحه کلاچ و ته میل لنگ قرار می دهیم و بعد از بستن 6 پیچ دیسک گریس مخصوص به نام مولی کرت روی شافت و بوش به مقدار کم می ریزیم و سپس گیربکس را سوار می کنیم.

کلاچ

شاخه اهرم دو شاخه کلاچ

برای تعویض شاخه اهرم بلبرینگ کلاچ اجار مخصوص موجوداست بشماره فنی 384 EMB که با ان دو پیم روی شاخه را از روی ان خارج کرده و دو شاخه را از پوسته کلاچ خارج میکنیم .

برای سوار کردن شاخه اهرم بلبرینگ ،اول از گریس مولی کرت روی ان میرتیم و بعد در جای خود قرار داده و پیمهای در آورده را در جای خود میگذاریم بطوریکه از بریدگی وسط تا دو شاخه یک میلیمتر باشد .

برای میزان کردن سیم کلاچ دو مهره ضامن سیم کلاچ را شل کرده و آن را میزان میکنیم ،باید به اندازه ،2 تا 3 میلیمتر خلاصی داشته باشد و بعد دو مهره ضامن را در جای خود سفت میکنیم .

لغزیدن کلاچ در حال کلاچ گرفتن

لغزش کلاچ در طول سرعت خیلی قابل توجه است . آن بی نهایت روی سطوح (رویه ها) کلاچ و سطوح صیقل نشده چرخ سیار و پلیت فشار سخت است . کلاچ لغزنده گرمای زیادی تولید می کند . در نتیجه ، رویه های کلاچ به سرعت فرسوده می شوند و ممکن است نیم سوز یا تمام سوز شود . وقتی رویه چرخ طیار و پلیت فشار پوسیده شود ، ممکن است شکاف بردارد ، ترک بخورد و یا شیار دار شود . گرما در پلیت می تواند باعث شود فنر ها کشش

خود را از دست بدهند که این موقعیت را بدتر می کند . چند دلیل می تواند باعث لغزش کلاچ شود . اتصال پدال ممکن است به درستی تنظیم نشده باشد . این ممکن است لغی را پس از آنکه یاتاقان کلاچ در مقابل انگشتی های خلاصی فشرده شوند ، حتی با پدال آزاد شده ، کاهش دهد. پس پلیت فشار نمی تواند نیروی کامل فنر را برای قفل کردن صفحه کلاچ به چرخ طیار به کار برد . نتیجه این است که کلاچ می لغزد در حالی که کلاچ گرفته می شود . تنظیم مجدد اتصال ممکن است مشکل را حل کند.

اتصال ارتباطی یا یک فنر برگشتی شکسته ممکن است از برگشت کامل اتصال به موقعیت گیر کردن جلوگیری کند . اگر فنر شکسته است ، آنرا عوض کنید . بیشتر اتصال کلاچ روی محور بوش های لاستیکی یا نایلونی قرار دارد . این باید با اسپری سلیکون ، روغن SAEGO یا گریس چند کاره ، بسته به سفارش سازنده ، روغن کاری شود .

اگر هیچ یک از موارد بالا باعث لغزش نبود پس کلاچ باید برای سرویس جدا شود.حالتهایی در کلاچ که می تواند باعث لغزش شود شامل رویه های پوسیده صفحه کلاچ ، پلیت فشار شکسته ،یا فرسوده یا فنرهای دیافراگمی پوسده یا شکسته ، گریس یا روغن روی رویه های دیسک ، تنظیم نادرست اهم های خلاص یا دیسک کلاچ پیچ خورده می باشد .

یک راهنما برای کلاچ لغزنده ,مواد رویه ورقه محفظه کلاچ است . این حالت می تواند با برداشتن پوشش بازرسی از زیر کلاچ و چرخ طیار آشکار شود .

سفارش اغلب سازندگان عوض کردن مونتاژ دیسک و پلیت فشار است اگر آسیب یا فرسودگی داخلی باشد یا فنرها ضعیف باشند . مونتاژ پلیت فشار می تواند دوباره ساخته شود اما این معمولاً کار سازندگان کلاچ است .

دقت : اگر کلاچ و پلیت فشار عوض شوند , چرخ طیار باید به دقت از نظر یا آسیبهای چون ترک , شکاف , و یا شیار بررسی و چک شود . هر یک از این حالتها اگر پیشرفت کند باعث می شوند که صفحه کلاچ عوض شود . قرار دادن یک دیسک جدید در مقابل یک چرخ طیار آسیب دیده به آسیب دیدگی سریع سطح منتهی می شود .

لقی های کلاچ یا ضعیف شده هنگام کلاچ گرفتن

علت لقی کلاچ احتمالاً بیشتر در داخل کلاچ است . کلاچ باید برای سرویس یا عوض شدن جدا شود . با اینحال قبل از اینکه این کار انجام شود اتصال کلاچ را چک کنید تا مطمئن شوید که وصل نیست . اگر وصل است می تواند ناگهانی باضربه کلاچ به در گیری سریع در نتیجه ضربه سنگین آزاد شود .

شاسی شکسته موتور هم می تواند باعث لقی شود زیرا موتوری بینهایت برای حرکت آزاد است . این می تواند باعث شود که کلاچ ضعیف شده یا لقی شود هنگامیکه کلاچ گرفته می شود . راه حل عوض کردن شاسی است .

داخل کلاچ شکل می تواند ناشی از روغن یا گریس روی ، رویه های دیسک یا رویه های هرز و لعاب داده شده باشد . اگر چنین است . دیسک باید عوض شود . مشکل می تواند ناشی از ضعیفی توپی صفحه کلاچ روی دندانهای شافت کلاچ باشد . این حالت نیاز به تمیز کردن و روغنکاری دندانهای روی شافت و روی شافت دارد .

نکته : لقی کلاچ پس از جدا کردن و نصب مجدد یک موتور ممکن است توسط همتراز نبودن محفظه کلاچ بوجود آید . بعضی از محفظه های کلاچ شیم های کوچکی دارند که می تواند در طول جدا کردن موتور یا محفظه گم شوند . این شیم ها باید مجدداً سر جای اصلی شان نصب شوند تا مطمئن شویم محفظه تراز است . ممکن است کثیفی بین محفظه کلاچ و سیلندر باشد و یا می تواند شکاف برداشته یا ناصاف شده باشد . هر یک از این راه حالتها می تواند تراز محفظه را از بین ببرد . مشکل دیگر کلاچ شل بودن رویه های هرز یا لعاب داده شده یا روغن و یا گریس روی رویه ها ، نیاز به عوض کردن صفحه کلاچ و پلیت فشار دارد .

لغزندگی های کلاچ یا کشیدن ها وقتی که کلاچ آزاد است .

صفحه کلاچ به طور مختصر می لغزد پس از اینکه از حالت همترازی خارج شد وقتی گیربکس در حالت خلاصی است . این لغزش طبیعی نباید با کشیدن کلاچ قاطی شود. وقتی کلاچ کشیده می شود صفحه کلاچ به طور کامل از چرخ طیار یا پلیت فشار جدا می شود در حالیکه پدال کلاچ فشرده شده است .

بنابراین صفحه کلاچ به چرخش ادامه می دهد یا در چرخ طیار یا پلیت فشار اصطکاک پیدا می کند . شکایت راننده این است که آنها در تغییر دنده بدون به هم خوردگی مشکل دارند . اولین چیز برای چک این موقعیت تنظیم اتصال پدال است . اگر لقی پدال زیاد وجود داشته باشد یا آزادانه حرکت کند حتی حرکت کامل پدال کلاچ را کاملاً آزاد نخواهد کرد . اگر تنظیم اتصال مشکل را حل نکند مشکل در کلاچ است . مشکلات داخلی کلاچ را کاملاً آزاد نخواهد کرد . اگر تنظیم اتصال مشکل را حل نکند مشکل در کلاچ است . مشکلات داخلی کلاچ می تواند ناشی از صفحه کلاچ از کار افتاده یا پلیت فشار از کار افتاده یا رویه های هر صفحه کلاچ باشد . این آسیب شامل پریدن کلاچ برای yetway سریع (که اجازه می دهد کلاچ ناگهانی با چرخ